

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1926)

Artikel: Zwischen den Ozeanen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988387>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

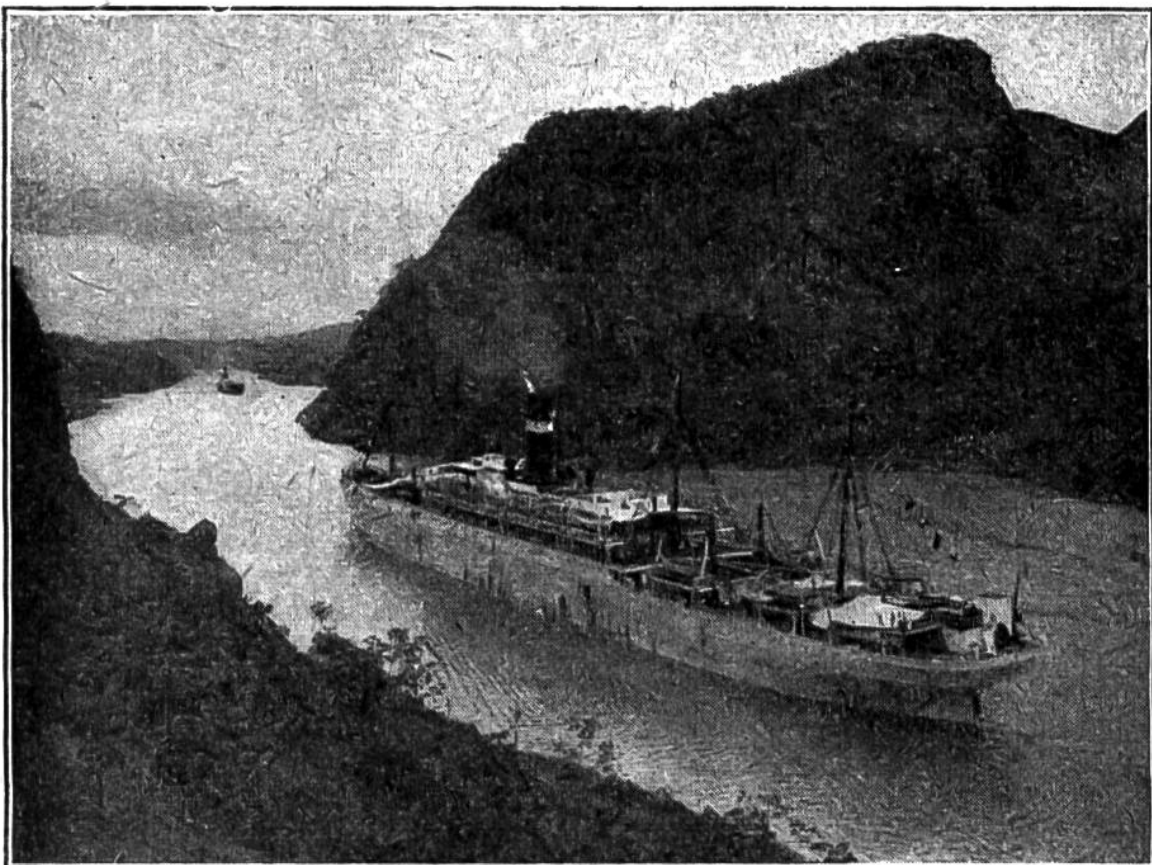
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

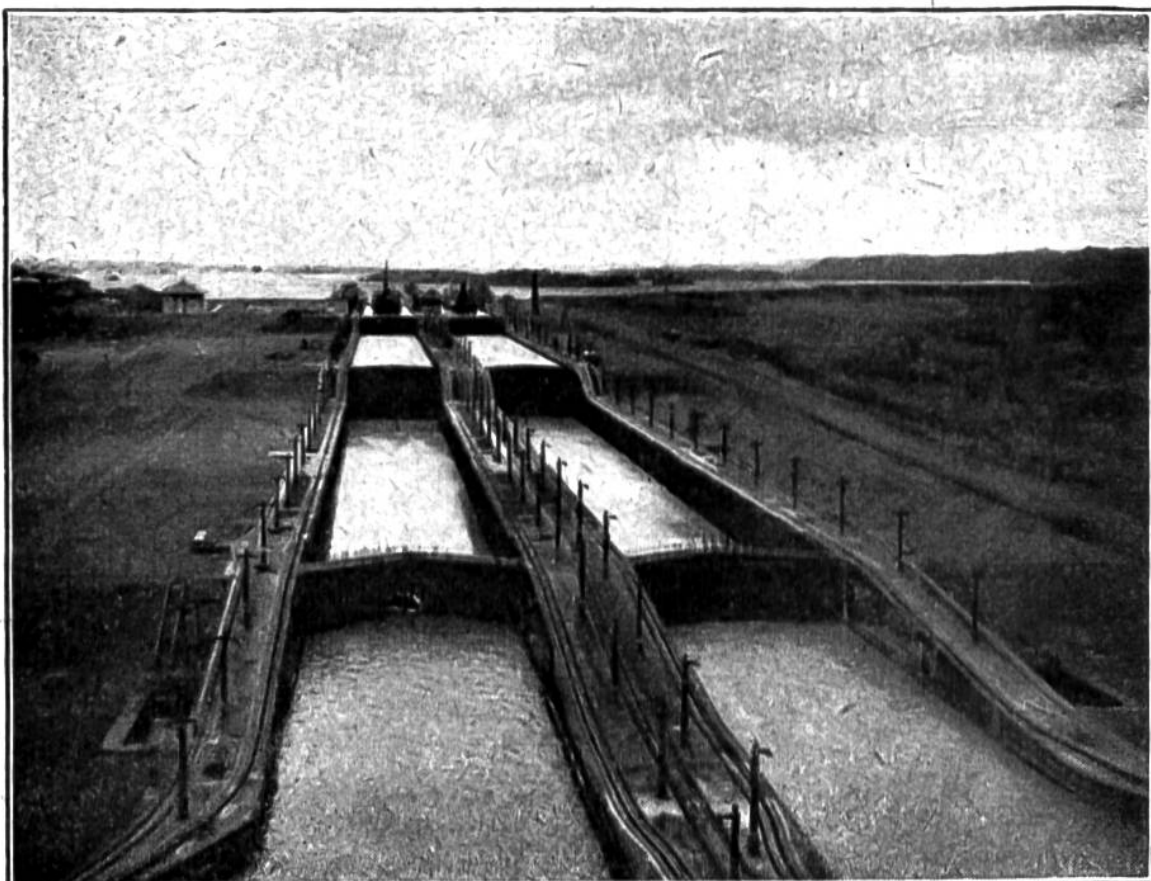


Passagierdampfer im Panama-Kanal. Eine Wegkürzung von mehreren tausend Kilometern. 5000 Schiffe durchfahren jährlich den Kanal.

Zwischen den Ozeanen.

Ein tollkühner Plan.

Kurz nach der Entdeckung Amerikas (1492) versuchten Seefahrer, durch die Wasserläufe und Sümpfe der Landenge von Mittelamerika vorzudringen. Sie wollten einen Wasserweg zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean ausfindig machen. Aber sie erkannten bald, daß ein solcher Weg nicht vorhanden war. Um von Küste zu Küste zu gelangen, mußte ganz Südamerika umschifft werden. Da tauchte der Gedanke auf, diesen hinderlichen Landstreifen zu durchstechen. Schon 1550 schrieb der portugiesische Seefahrer Antonio Galvao darüber. Doch mit den unvollkommenen Hilfsmitteln der Technik von damals war an die Ausführung so gewaltiger Werke nicht zu denken. König Philipp II. von Spanien verbot übrigens bei Todesstrafe, solch verwegene Pläne auszuhecken. Aber der Gedanke eines künstlichen Wasserweges zwischen den Ozeanen blieb lebendig. Alexan-

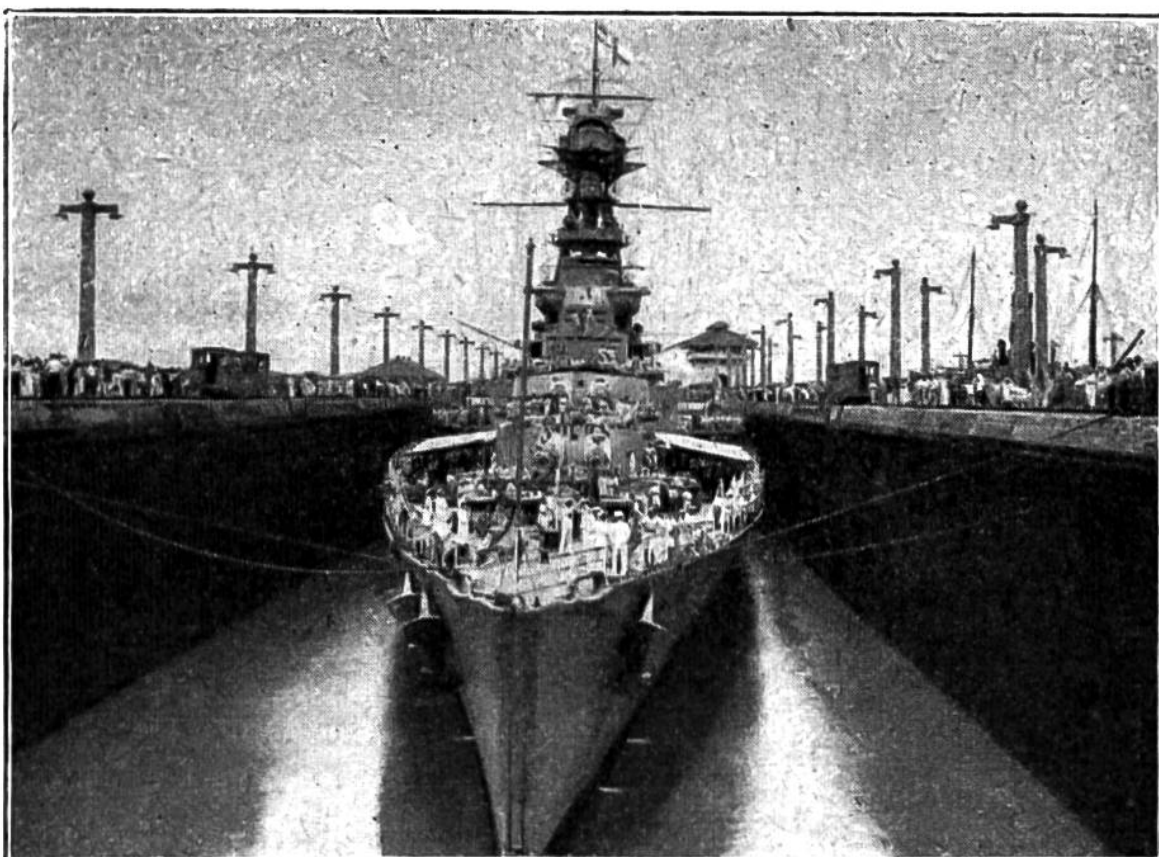


Eine Treppe für Schiffe. Schleusen, in denen die Schiffe stufenweise von der Meeresspiegelhöhe des Atlantischen Ozeans nach dem gestauten Gatunsee emporgehoben oder bei entgegengesetzter Fahrtrichtung gesenkt werden.

der von Humboldt (1769—1859), der große Naturforscher, war begeistert dafür. Auf seine Anregung ließ Bolivar, der Befreier Südamerikas (1783—1830), Untersuchungen anstellen. Doch die Hindernisse eines Kanalbaues erschienen unüberwindlich: Endlose Sümpfe, giftige Insekten, tödliche Sieber, Bergflüsse aus brüchigem Gestein. Nach 1844 folgten neue Untersuchungen und Vorschläge. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika schenken der Frage die größte Aufmerksamkeit, aber niemand fand sich, das scheinbar Unmögliche zu wagen.

Der Pionier von Panama.

In Versailles wurde 1805 Ferdinand von Lesseps geboren. Nach einer glänzenden Laufbahn als Diplomat trat er später in den Dienst des Vizekönigs von Ägypten, Mohammed Saïd Pascha. Mit ihm entwarf Lesseps den Plan eines Kanals durch die Landenge von Suez. Lesseps führte dieses Werk



Kriegsschiff in einer Stauschleuse. In den Stauschleusen werden die Schiffe je nach ihrer Fahrtrichtung durch zufließendes Wasser gehoben oder durch abfließendes gesenkt.

innert zehn Jahren (von 1859 bis 1869) erfolgreich durch. Bald nachher warf er sich mit kühnem Wagemut auf das Kanalprojekt von Panama. Doch dieses Vorhaben war bedeutend schwieriger als der Kanalbau von Suez. Schon die Beschaffung der notwendigen, gewaltigen Geldmittel stieß auf Hindernisse. Noch größer waren die technischen Schwierigkeiten: Tausende von Arbeitern und Ingenieuren fielen dem gelben Fieber zum Opfer. Erdbeben ver- schütteten immer wieder die mühevoll gegrabenen Einschnitte. Schließlich fehlte das Geld, und das mangelhaft vorbereitete, schlecht verwaltete Unternehmen nahm ein unrühmliches Ende. Lesseps kam vor Gericht und wurde zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt. Später ist das Urteil wieder aufgehoben worden. Die Baugesellschaft machte Bankrott. Der Pionier von Panama ist in geistiger Um- nachtung gestorben, als Opfer getäuschter Erwartungen. Am Hafen von Port-Saïd wurde ihm anno 1900 eine Bronzestatue errichtet.

Der Schleusenkanal von Panama.

Ferdinand von Lesseps hatte ursprünglich einen Kanal auf der Höhe des Meeresspiegels bauen wollen, mit tiefen Einschnitten und Tunneln durch die Bergkämme. Ein solcher Kanal erwies sich aber als undurchführbar. Deshalb ließ der neue Bauherr — die nordamerikanische Regierung — jenen Plan fallen. Man entschied sich für einen Schleusenkanal. Zuerst aber sorgten die Amerikaner für ein besseres Klima. 2000 Sanitätssoldaten zogen in den Kampf gegen die Moskitos, die Überträger des gelben Fiebers. Alle Sümpfe und Wasserläufe, die Herde der Fieber-Erreger, wurden mit Petrol übergossen. Schließlich siegte der Mensch im Kampfe gegen das Fieber. Dann wurde unter der Leitung von Oberst Goethals 1904 der Bau begonnen. Am 15. August 1914 konnte der Panama-Kanal dem Verkehr übergeben werden. Im ersten Jahre haben 350 Schiffe den Kanal durchfahren, 1923 schon über 5000. Die Gesamtlänge zwischen Panama und Colon beträgt 81 Kilometer. Die Kanalzone gehört den Vereinigten Staaten. Das Riesengerät hat über 2 Milliarden Schweizerfranken gekostet. Um durch den Panama-Kanal fahren zu dürfen, müssen die Ozeandampfer beträchtliche Abgaben entrichten. Diese Taxen sind aber gering im Vergleich zu den gewaltigen Ersparnissen, welche durch die Abkürzung der Seereisen erzielt werden. Der Panama-Kanal ist eine neben dem Suez-Durchstich einzig dastehende Wegkürzung. So wird der Seeweg von Liverpool nach Valparaiso um 4500 Kilometer verkürzt, derjenige nach San Francisco um beinahe 10.000 Kilometer. Der Panama-Kanal ist ein Wunder der Neuen Welt. Sein Ruhm bleibt aber für immer verknüpft mit Ferdinand von Lesseps, dem unglücklichen Pionier von Panama.

Die kleinste Lokomotive ist kürzlich von der Berliner Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft fertig gestellt worden. Es ist eine elektrische Lokomotive, die nicht viel größer ist als ein Tisch. — Ihre Länge beträgt 170 Zentimeter, ihre Breite 180 und ihre Höhe nur 60 Zentimeter. Sie ist als Rangiermaschine bestimmt und soll die Unannehmlichkeiten beseitigen, die sich aus der Verwendung schwerer, großer Lokomotiven beim kleineren Rangierverkehr ergeben. Trotz ihrer Kleinheit hat sie eine erhebliche Zugkraft, sie vermag 1000 Zentner zu schleppen.

Ein Vogel-
Paradies auf
der Avery-
Insel (Loui-
siana). Zum
Schutze nützli-
cher oder selte-
ner Vögel vor
ihren Feinden
in Tier- u. Men-
schengestalt er-
richtet man
allenthalben
Schutzstätten.

